



VSPV

Der Mobilitätsverband



VSPV-Standard 101

Stand: Januar 2026

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
0231 528 227
info@vspv-nrw.de

V.i.S.d.P.: Sascha Waltemate, Geschäftsführer

VSPV -Standard 101 – Problemdarstellung

Die Mobilitätslandschaft in Deutschland ist intermodaler geworden. Fahrgäste erwarten, alle Verkehrsformen aus einer Hand informiert, buchen und bezahlen zu können. Die bisher etablierten technischen Standards wie die VDV-Schrift 462 und deren NeTEx-Profil sind jedoch auf den Linienverkehr ausgerichtet und können dynamische Bediengebiete, variable Betriebszeiten, unscharfe Fahrpläne und integrierte Buchungsprozesse nicht abbilden. Die Folge ist eine heterogene Systemlandschaft mit proprietären Lösungen, Insellösungen und Medienbrüchen. Der Datenaustausch zwischen Planung, Disposition, Auskunft und Buchung ist für Taxi- und Rufbusangebote heute weitgehend manuell und regional fragmentiert. Damit bleibt die Servicekette „Informieren – Buchen – Bezahlen“ unvollständig und innovative Mobility-as-a-Service-Angebote werden ausgebremst.

Die bestehende Mobilitätsdatenverordnung verpflichtet Verkehrsunternehmen zwar zur Bereitstellung statischer und dynamischer Daten für den Nationalen Zugangspunkt, doch Stakeholder beklagen mangelnde Datenqualität, fehlende Interoperabilität und unklaren Rechtsrahmen. Der Referentenentwurf für ein Mobilitätsdatengesetz in der letzten Legislaturperiode stellte deshalb klar, dass Multimodalität, verbesserte Datenqualität, einfache Nutzungsbedingungen und einheitliche technische Regeln Ziele des Bundesgesetzgebers sind. Zugleich kündigte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr an, Reiseketten über unterschiedliche Verkehrsträger hinweg durch einen besseren Datenaustausch zu verknüpfen. Der Entwurf sah einen Bundeskoordinator vor, der technische Vorgaben und Standards definiert und die Zusammenarbeit zwischen Dateneinhabern und Datennutzern regelt.

Auch im Gesundheitswesen zeigt sich ein erheblicher Modernisierungsbedarf. Die GKV-Richtlinien zum Datenaustausch nach § 302 SGB V regeln Form und Inhalt des Abrechnungsverfahrens für sonstige Leistungserbringer. Aktuelle technische Anlagen und Schlüsselverzeichnisse werden regelmäßig aktualisiert und verlieren nach kurzen Übergangsfristen ihre Gültigkeit. Die Krankentransport-Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses regelt die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten sowie die Auswahl des erforderlichen Beförderungsmittels. Für digital buchbare Krankenfahrten fehlen jedoch standardisierte Datenschnittstellen. Damit bleibt die Integration von Taxi- und On-Demand-Fahrten in die Abrechnungssysteme der gesetzlichen Krankenversicherung (DTA) und in die Krankentransport-Richtlinie bislang unzureichend.

Während es für den Datenaustausch im Linienverkehr mit den VDV-Schriften etablierte Standards bestehen, fehlten beim Gelegenheitsverkehr bisher einheitliche Datenmodelle. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, DELFI und der VSPV entwickelten im SDGV-Projekt ein fachliches Datenmodell für nicht liniengebundene Verkehre. Der VSPV hat mit dem VSPV-Standard 101 nun auch ein technisches Datenmodell für diesen Bereich, insbesondere für den Gelegenheitsverkehr, entwickelt, der nahtlos anschlussfähig an NeTEx und das geplante ODIN von DELFI ist.

Etablierung eines Branchenstandards

Der VSPV-Standard 101 definiert ein technisches Datenmodell für Gelegenheitsverkehre in Nordrhein-Westfalen, das auf dem europäischen NeTEx-Standard basiert und sich an der Systematik der VDV-Schrift 462 orientiert. Er richtet sich an Systemhersteller, Verkehrsunternehmen, Verbände und Betreiber von Mobilitätsplattformen und verfolgt das Ziel, alle für Fahrgastinformation, Buchung und Zahlung relevanten Daten interoperabel und herstellerunabhängig bereitzustellen. Der Standard schafft Profile und technische Konventionen zur Abbildung von Bedienebenen, Buchungslogik, Tarifmodellen und zur Integration von Taxi- und Mietwagenverkehren. Er berücksichtigt die im SDGV-Projekt beschriebenen Integrationsstufen: (1) reiner Datenaustausch für statische Netz- und Fahrplandaten, (2) Datenaustausch mit Buchungslink und (3) Tiefenintegration mit Bereitstellung aller Buchungsinformationen innerhalb des Fahrgastinformationssystems. Damit stellt der VSPV-Standard einen verbindlichen, zukunftsfähigen Rahmen für die Integration von Gelegenheitsverkehren in digitale ÖPNV-Systeme bereit.

Die Anerkennung des VSPV-Standards als Branchenstandard ist der zentrale Baustein für die Modernisierung des Gelegenheitsverkehrs. Er schafft Planungssicherheit für Betreiber, ermöglicht Investitionen in digitale Plattformen und verhindert proprietäre Insellösungen. Zugleich bewahrt er die Datenhoheit der Unternehmer und ermöglicht individuelle Erweiterungen durch definierte Mechanismen (KeyValue-Profile und XML-Erweiterungen). Durch die Kombination mit REST-API-Schnittstellen für Buchung und Verfügbarkeit sowie Echtzeit-Schnittstellen (TRIAS) kann der Standard die gesamte Servicekette abbilden. Diese Normierung leistet einen wesentlichen Beitrag, um die gesetzlichen Anforderungen an die Datenbereitstellung – insbesondere der künftigen Mobilitätsdatengesetzgebung – zu erfüllen und innovative MaaS-Angebote zu realisieren.

Für die bundesweite Durchdringung muss der Standard rechtlich verankert werden. Das Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG soll die Mobilitätsdatenverordnung ablösen und den Bundeskoordinator ermächtigen, branchenspezifische Standards wie VSPV 101 verbindlich in den Regelkatalog aufzunehmen. Der Bundeskoordinator hat laut Entwurf die Befugnis, technische Vorgaben und Formate zu definieren und die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern zu regeln. Durch die auch rechtliche Normierung des VSPV-Standards wird der Flickenteppich regionaler Lösungen beendet, eine einheitliche Rechtsgrundlage geschaffen und die Integration von Gelegenheitsverkehren in bundesweite Mobilitätsplattformen ermöglicht. Parallel sollte der Standard in die europäischen Standardisierungsgremien eingebracht werden, um eine Kompatibilität mit NeTEx, SIRI und den künftigen EU-Regelungen (Data Act) zu sichern.

Gesundheitswesen und Intermodalität

Die elektronische Abwicklung von Krankenfahrten und Krankentransporten wird im GKV-System über das Datenträgeraustauschverfahren (DTA) nach § 302 SGB V abgewickelt. Die Schlüsselverzeichnisse und technischen Anlagen zum DTA werden ständig weiterentwickelt, doch beziehen sie sich bisher vor allem auf Krankenhäuser und Heilmittelerbringer. Für Taxi- und Mietwagenfahrten gibt es keine standardisierte digitale Abrechnung und keine Verknüpfung mit den Systemen der Leistungserbringer. Zugleich regelt die Krankentransport-Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses die Verordnung von Krankenfahrten und die Auswahl des Beförderungsmittels, ohne digitale Schnittstellen zu definieren. Krankenfahrten werden oft telefonisch disponiert und auf Papier abgerechnet; das führt zu Mehrkosten, Medienbrüchen und unklarer Rechtslage.

Der VSPV-Standard 101 bietet die Möglichkeit, die Prozesskette auch für Gesundheitsfahrten zu digitalisieren. Durch die Abbildung von Fahrten für medizinische Zwecke und die Integration von Buchungs- und Tarifierungsdaten können Krankenfahrten über die ÖPNV-Systeme oder auch Kiosk-Systeme und gar über Schnittstellen in der Praxissoftware von Arztpraxen medienbruchfrei gebucht und abgerechnet werden. In einer zweiten Integrationsstufe ließen sich standardisierte Buchungslinks zu Krankenkassen-Portalen einbetten; in einer dritten Stufe könnten die DTA-relevanten Informationen direkt in die Fahrgastinformations- und Abrechnungssysteme fließen. Hierzu muss der Standard gemeinsam mit dem GKV-Spitzenverband weiterentwickelt werden. Ziel ist ein Abgleich der Datenmodelle, eine Zuordnung der VSPV-Objekte zu den Schlüsselverzeichnissen der technischen Anlagen und eine Ergänzung der Krankentransport-Richtlinie um digitale Spezifikationen. Die künftige Mobilitätsdatengesetzgebung sollte den gesetzlichen Rahmen schaffen, damit auch Leistungen der GKV in die nationale Mobilitätsdaten-Infrastruktur integriert werden können.

Gleichzeitig ist die Integration der Gelegenheitsverkehre in intermodale Verkehrsketten unabdingbar. Das SDGV-Projekt von VRR, Delfi und VSPV hat aufgezeigt, dass eine medienbruchfreie Servicekette nur gelingt, wenn neben dem reinen Datenaustausch auch Buchungslinks und Tiefenintegration berücksichtigt werden. Der VSPV-Standard 101 verknüpft diese Stufen und schafft so die Voraussetzung für durchgehende Reiseketten. Verkehrsverbünde und kommunale Verkehrsunternehmen sollten den Standard in ihre Auskunftssysteme integrieren und ihn über die nationale DELFI-Plattform (ODIN) ausspielen. Eine einheitliche URL-Logik und REST-Schnittstellen ermöglichen es, dass Fahrgäste eine Reise über mehrere Verkehrsträger – vom E-Scooter über den Bus bis zum Taxi – in einer App buchen können. Indem Taxiverkehre als gleichberechtigte Mobilitätsform in die Plattformen eingebunden werden, entsteht ein attraktives Angebot für die letzte Meile und für ländliche Gebiete. Eine tiefe Integration verbessert zudem die Auskunftqualität über Fahrzeiten, Verfügbarkeit und Tarife und ermöglicht Echtzeit-Updates. Damit wird die Vision der multimodalen Reise mit einem Ticket Realität. Da der Gelegenheitsverkehr mit Taxen ebenso ÖPNV darstellt wie die Linienverkehre der Kommunalen Verkehrsunternehmen spricht bei Taxen auch nichts dagegen, auch das Taxi für Fahrgast wie auch für den Taxiunternehmer kostenfrei über die Buchungssysteme des ÖPNV zu ermöglichen.

Konkrete Maßnahmen

1. Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG verabschieden und VSPV 101 verankern. Der Gesetzgeber sollte die Mobilitätsdatenverordnung durch ein Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG ersetzen und darin klare Pflichten und Rechte für Dateninhaber und Datennutzer festlegen. Ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten sollte ermächtigt werden, branchenspezifische Standards zu benennen. Der VSPV-Standard 101 ist als normativer Branchenstandard für Gelegenheitsverkehre anzuerkennen und bundesweit anzuwenden.

2. Governance und Weiterentwicklung des Standards sichern. Um den VSPV-Standard als Branchenstandard zu etablieren, ist eine Governance-Struktur erforderlich. Eine unabhängige Fachgruppe unter Beteiligung des VSPV, der Verkehrsverbünde, Systemhersteller und der öffentlichen Hand sollte für Versionierung, Erweiterungen und Konformitätsprüfung zuständig sein. Die Gruppe kooperiert mit europäischen Standardisierungsgremien, um die Kompatibilität mit NeTEx/SIRI und künftigen EU-Vorgaben sicherzustellen. Für kleine Taxiunternehmen sind Förderprogramme zur Umsetzung der Anforderungen bereitzustellen, damit eine flächendeckende Teilnahme gewährleistet ist.

3. Integration in die GKV-Systeme umsetzen. In Zusammenarbeit mit dem GKV-Spitzenverband ist ein Mapping zwischen dem VSPV-Datenmodell und den Schlüsselverzeichnissen der technischen Anlagen zum DTA zu erstellen. Die Krankentransport-Richtlinie ist um digitale Spezifikationen zu ergänzen, die es ermöglichen, Krankenfahrten nach VSPV-101 zu verordnen und abzurechnen. Pilotprojekte in ausgewählten Regionen sollen die digitale Buchung und Abrechnung von Krankenfahrten erproben. Nach erfolgreicher Evaluation sind die technischen Anlagen und Richtlinien verbindlich anzupassen.

4. Intermodale Integration und Plattformanbindung forcieren. Verkehrsverbünde und kommunale Verkehrsbetriebe sollen den VSPV-Standard in ihre Fahrgastinformations- und Buchungssysteme integrieren, um Gelegenheitsverkehre nahtlos in intermodale Reiseketten einzubinden. Über die DELFI-Plattform und ODIN sind standardisierte Datensätze (Netz, Bedienegebiete, Buchungslinks, Echtzeit) zur Verfügung zu stellen. Der Bund sollte Förderung für die Entwicklung von APIs, für die Anpassung der Apps der Verkehrsverbünde und für die Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt bereitstellen. Die Einführung eines einheitlichen Buchungs- und Bezahlsystems für alle Verkehrsträger unterstützt den Wettbewerb und verbessert die Akzeptanz im ländlichen Raum.

5. Monitoring und Evaluierung. Nach Inkrafttreten des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG und der Aufnahme des VSPV-Standards sind Evaluationen vorgesehen. Ein jährlicher Bericht des Bundeskoordinators soll die Umsetzung, Datenqualität, Interoperabilität und Marktdurchdringung analysieren und Anpassungsbedarf aufzeigen. Die Erfahrungen aus den Pilotprojekten zur GKV-Integration und aus den intermodalen Plattformen dienen als Grundlage für die Weiterentwicklung der Norm. So wird sichergestellt, dass der Standard mit technologischem Fortschritt und den Anforderungen der Praxis Schritt hält.

Ihre Ansprechpartner



Sascha Waltemate
Geschäftsführer

0231 528 227

waltemate@vspv-nrw.de

VSPV
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund



Patrick Meinhardt
Generalbevollmächtigter und
Leiter Hauptstadtbüro
030 300 149 3443

meinhardt@vspv-nrw.de

VSPV
Pariser Platz 6a
10117 Berlin

Der VSPV vertritt die unternehmerischen Interessen des privaten Straßenpersonenverkehrs in Deutschland in seiner gesamten fachlichen Breite. Dazu gehören Taxi- und Mietwagenunternehmen ebenso wie Omnibusbetriebe, Krankentransportunternehmen und Einrichtungen der Notfallrettung. Zugleich sind wir Verkehrsverband, Arbeitgeberverband, Unternehmerverband und Wirtschaftsverband für eine vielfältige Mobilitätsbranche, deren Betriebe von Einzelunternehmern mit einem Fahrzeug bis hin zu großen Unternehmen mit mehreren hundert Fahrzeugen reichen.

Diese Vertretungsbreite ist historisch gewachsen. Taxi-, Mietwagen- und Busgewerbe standen über Jahrzehnte gemeinsam mit dem Krankentransport und wesentlichen Teilen der Rettungsdienste im Regulierungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes. Erst die später erfolgte Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Länder – und die damit verbundene Herauslösung des Krankentransports und der Notfallrettung aus dem PBefG – hat diese gewachsene Einheit formal durchtrennt. Der VSPV hat diese Trennung bewusst nicht nachvollzogen. Aus fachlicher Überzeugung, aus Tradition und aus unserem eigenen Selbstverständnis heraus vertreten wir bis heute die gesamte Spannweite des privaten Straßenpersonenverkehrs unter einem gemeinsamen organisatorischen Dach.

Unsere Arbeit findet auf allen politischen Ebenen statt: kommunal dort, wo unsere Mitglieder tätig sind; auf Landesebene mit Blick auf Genehmigungsbehörden, Landespolitik und Aufgabenträger; auf Bundesebene gegenüber Ministerien, Bundestag und Bundesbehörden; und auf europäischer Ebene gegenüber den Institutionen der Europäischen Union. Überall dort, wo die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen unserer Branche gestaltet werden, sind wir präsent und ansprechbar.

Traditionell liegt unser Mitgliederschwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, insbesondere in der Region Westfalen-Lippe. Gleichwohl sind unsere Themen, unsere Mandate und unsere Verbandsarbeit heute bundesweit angelegt und umfassen zunehmend auch die europäische Dimension. So verbinden wir regionale Verwurzelung mit landespolitischer Verantwortung, bundespolitischer Wirksamkeit und europäischer Handlungsfähigkeit – und sichern eine konsistente Interessenvertretung für die gesamte Breite unternehmerischer Mobilität in Deutschland.

Machen ist wie reden

*nur viel
krasser!*